

Работа на упреждение

Успешная деятельность ОАО «РЖД» на современном транспортном рынке неразрывно связана с устройствами железнодорожной автоматики, которые всегда были и остаются техническими средствами обеспечения безопасности движения поездов и автоматизации перевозочного процесса.

ЕВГЕНИЙ УШЕНИН

ПОДВОДИТ НЕ ТЕХНИКА. ПОДВОДЯТ ЛЮДИ...

Управление автоматики и телемеханики ОАО «РЖД» с 2004 года организует на сети дорог международные научно-практические конференции и выставки «ТрансЖАТ», на которых определяются основные направления в области разработки современных средств автоматики и телемеханики.

Нынешняя встреча в Екатеринбурге проводилась в новом формате. На сетевую школу по обмену опытом руководителей среднего звена «РукоЖАТие-2011», организованную управлением автоматики и телемеханики ЦДИ совместно с руководством Свердловской железной дороги, УРГУП-Сом и НПЦ «Промэлектроника», собралось более 600 участников. Речь шла о том, как уменьшить количество отказов устройств СЦБ.

В 2010 году зафиксировано снижение уровня безопасности движения поездов. В настоящее время отмечается недостаточная надежность работы устройств СЦБ. При этом велико влияние человеческого фактора. Следствием стали массовые задержки пассажирских, пригородных и грузовых поездов, что, в свою очередь, приводит к негативному влиянию на эффективность работы РЖД. Все эти факторы и вызвали потребность встретиться, обсудить накопившиеся проблемы, сверить взгляды и позиции в связи с созданием Центральной и дорожных дирекций инфраструктуры.

Приведа достаточно обширный перечень чрезвычайных ситуаций, возникавших за последние годы на сети по вине работников хозяйства, начальник управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Николай Балуев

сделал вывод: «Ни в одном из этих случаев техника не подвела. Подвели люди. И непосредственное участие в этом принимали руководители среднего звена – старшие электромеханики или начальники производственных участков СЦБ».

Н. Балуев подробно проанализировал два примера. Оба произошли в прошлом году – как было отмечено, урожайном на подобные случаи. На Свердловской дороге укладывали временные стрелочные переводы для монтажа блок-поста на перегоне Кузьма – Бородулино и готовили их включение в зависимость. Работниками хозяйств пути и перевозок, так же как и Верещагинской дистанции СЦБ, были допущены многочисленные нарушения установленного порядка перевода, закрепления и запираания остряков таких стрелок. Итог – под откосом двухсекционный электровоз, грузовые вагоны.

И это притом что здесь были и заместитель начальника дистанции, и два старших электромеханика СЦБ, и другие специалисты. На расследование вылетела комиссия ОАО «РЖД», случай разбирали в компании, проводились селекторные совещания, иными словами – профилактическая работа. И в результате уже через два месяца – подобный случай в Уссурийской дистанции СЦБ Дальневосточной дороги. Здесь меняли рамный рельс на одной из стрелок съезда, лежащего между главными путями. Правда, в это время все руководители дистанции «ушли на выходные». Но итог такой же – сход локомотива и 13 вагонов, перерыв в движении поездов.

«И хотя оба случая по виновности были отнесены на хозяйство перевозок, давайте скажем честно: СЦБисты их организовали,

а движенцы исполнили. Прямая вина здесь как раз на командирах среднего звена», – подчеркнул Н. Балуев. Подводя итоги работы за первые 6 месяцев этого года, он отметил, что по вине работников дистанций СЦБ было задержано 3498 поездов. Наибольшее количество – на Свердловской, Октябрьской, Западно-Сибирской, Северной и Горьковской дорогах. Более половины задержек поездов обусловлены человеческим фактором.

Критические оценки прозвучали и в выступлении главного инженера Свердловской магистрали Игоря Набойченко: «За годы работы на железной дороге у меня сложилось понимание того, какие проблемы характерны для этой службы. Первая – попытка жить и существовать по принципу «мы сами по себе». В течение длительного времени просматривается желание отвести от себя ответственность, не искать причину, а если найти – то замолчать ее. И это скорее правило, чем исключение для СЦБистов».

Еще одна проблема хозяйства, на его взгляд, – это отсутствие диспетчерского управления. Есть дежурный инженер, есть попытки выстроить систему, но полноценного диспетчерского управления нет.

МЕТОД ТРЕХ БРИГАД И ДРУГИЕ

Немало времени на совещании было уделено и проблемам дисциплины, кадровой работы, повышения квалификации работников СЦБ, взаимодействия с другими службами и т. д. Например, заместитель начальника Крымской дистанции сигнализации, централизации и блокировки структурного подразделения Северо-Кавказской дирекции ин-

фраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Дмитрий Панфилов отметил, что «необходимо проведение совместных технических занятий и школ передового опыта с работниками инфраструктуры на уровне линейного предприятия, а также синхронизация графиков технологического процесса».

Предложения коллеги поддержал заместитель начальника Калининградской дистанции СЦБ Ростислав Королев. По его мнению, для наведения порядка в расследовании случаев отказов устройств СЦБ необходимо исключить практику необоснованного отнесения таких отказов на смежные структурные подразделения; повысить требовательность к работникам смежных хозяйств за содержание этих устройств; ускорить расширение возможностей средств технической диагностики и мониторинга; наладить проведение технических занятий как с оперативным персоналом Дирекции управления движением, так и с другими работниками структурных подразделений и, наконец, серьезно повысить профессионализм линейных работников дистанций СЦБ. Заместитель начальника Поворинской дистанции СЦБ Юго-Восточной железной дороги Константин Злобин предложил идти дальше: «При выполнении работ по усиленному капитальному, капитальному и среднему ремонту пути, замене стрелочных переводов в ППР в сметы необходимо закладывать работы по устройствам СЦБ. При планировании этих работ суммы распределять по дистанциям для определения возможности создания специализированных бригад для работы с ПМС».

Однако нельзя забывать и о главном – квалификации, профессионализме самих работни-